



Dibattito pubblico
Tratta Codogno - Piacenza
Raddoppio della linea Codogno - Cremona - Mantova

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

 **ITALFERR**
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico

**Raddoppio della linea
Codogno - Cremona - Mantova**

TRATTA CODOGNO- PIADENA

www.dpcodognopiadena.it



CONTRIBUTO AL DIBATTITO

Sergio Pastori



A valle del dibattito pubblico svoltosi a Codogno in data 10 gennaio 2024 e dell'intervento da me effettuato, si inoltra come richiesto una osservazione relativa alla nuova infrastruttura che si richiede venga inserite nella relazione finale riepilogativa delle osservazioni emerse nei dibattiti pubblici.

Nel corso della presentazione al pubblico, il progetto del raddoppio della linea ferroviaria CODOGNO-PIADENA è stato presentato come strategico per il sistema multimodale lombardo in quanto, **attraverso l'incremento del trasporto ferroviario**, si intende migliorare i servizi passeggeri e merci, **aumentando l'accessibilità del territorio nel collegamento di Milano con la direttrice per Mantova**.

Successivamente sono stati presentati una serie di interventi infrastrutturali (strade, ponti, adeguamenti per la viabilità lenta ecc.) ed una campagna di monitoraggi ambientali (polveri vibrazioni rumore) legati alle fasi ante operam, esercizio (cantierizzazione) e post operam limitati però solo all'area di intervento ovvero i tre lotti dell'opera dalla stazione di Codogno (KP 0.00) a Piadena

A giudizio dello scrivente si ritiene che non siano stati presi in considerazione, in questa fase progettuale, **gli effetti di propagazione** che si creeranno nella fase di funzionamento dell'opera **sull'area contigua** dovuti alle interferenze (aumento del traffico) in sede di collegamento con la linea ferroviaria MI-BO, nell'ambito degli scopi dichiarati dal progetto.

L'aumento previsto del traffico passeggeri a **10 convogli orari** e lo sviluppo (non precisato) del traffico merci, che potranno interessare le attività industriali di Cremona (es.: acciaierie Arvedi) e Mantova (polo petrolchimico) andranno ad incrementare un transito già elevato sulla direttrice MI-BO attualmente già valutabile nell'ordine di 200 transiti giornalieri.

Si vuole porre all'attenzione del tavolo tecnico la criticità già esistente per il **sottopassaggio stradale della SP 126** posto nell'area contigua dell'opera (circa 700 m a Nord della stazione ferroviaria di Codogno), che deve essere oggetto di attenta valutazione in considerazione degli obiettivi dichiarati dal progetto in questione precedentemente richiamati.

Il sottopassaggio stradale della SP 126 collega la circonvallazione di Codogno con la zona artigianale/industriale, con la SS9 Via Emilia e conduce all'autostrada A1. La presenza del ponte ferroviario rappresenta un elemento di discontinuità nel rilevato ferroviario che provoca notevoli vibrazioni nei fabbricati posti nelle vicinanze dell'asse ferroviario (anche con formazione di quadri fessurativi articolati). Le vibrazioni unite ad un'elevata rumorosità sono percepibili dai residenti in particolare durante il passaggio di treni merci a velocità sostenuta. Inoltre il ponte, che risale alla fine degli anni 50 è anche soggetto a occasionali distacchi di calcinacci.

Conseguentemente si ritiene che **l'aumento del traffico ferroviario previsto dalla nuova opera possa peggiorare le condizioni ambientali di rumore e di vibrazione**



nonché quelle strutturali del manufatto in questione. Pertanto, si propone di valutare la **posa di barriere antirumore nel tratto urbano e un intervento strutturale sul manufatto per ridurre la trasmissione delle vibrazioni.**

In conclusione, si ritiene che gli interventi di adeguamento proposti non possano essere esclusi nell'ambito del progetto di raddoppio della linea Codogno-Piadena in quanto ricadenti in area contigua all'opera e pesantemente coinvolti nella fase attiva della stessa una volta realizzata ed in normale esercizio.

L'intervento sul manufatto in questione può essere inquadrato come **opere di mitigazione degli impatti continuativi, relativi alla fase di esercizio della nuova opera nell'area contigua.**

Cordialità

Sergio Pastori

Codogno